

平成27年度 第1回
神戸市都市計画審議会

都市計画の案に係る意見書の要旨

第1号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について
(須磨多聞線)

- ・ 東灘区の企業 (意見書番号: 1)
- ・ 須磨区須磨寺町の住民 (意見書番号: 2)
- ・ 須磨区多井畑の住民 (意見書番号: 3)
- ・ 須磨区行幸町の住民 (意見書番号: 4)

番号	提出者	意見書の要旨
1	東灘区の企業	<ul style="list-style-type: none"> ・私も、長年に渡るこの地域のひどい渋滞状況はよく存じ上げています。 ・渋滞緩和はガソリン車から排出される NOx/PM 低減にもつながり、周辺住民の皆さんの生活環境改善に役立つと考えられます。 ・計画書と説明図から南北の交通移動が円滑になり、交通の適正な分散が図れるとともに、自家用車からバスなどに移動手段を転換できる仕組みが期待でき、相対的な交通量の低減にも貢献できる道路になるのではないかと期待します。 ・よって、当該地域周辺および神戸市西部の道路ネットワークの充実と西区在住者の立場を勘案して、本来 4 車線にすべきとは思いますが 2 車線でも早期実現に向けて可及的速やかに促進して実現していただきたい。

2	須磨区須磨寺町の住民	<p>(1 通目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中立的な立場からの、また地域住民（最も影響を受ける主権者）の声に寄り添った審議会でなければならない。工法やグラウンドデザインの観点からだけでなく、地域住民の理解と協力を得られていないのも審議の重要な部分であることを忘れないでほしい。 ・ 兵庫県の公害紛争調停委員会のたび重なる指導と「勧告」を一方的に打ち切ったのは、他ならぬ神戸市当局です。（このことを市長は知らないようです。） ・ この計画のミニニュースを見ると、地域の環境悪化は明らかなのに、市は、「道路ネットワーク」や「離宮道が人中心の道になる」、「緊急車両が早く到着」などの、一方的な（都合の良い）ニュースを流すことに不信を強める。新たに 9,000 台・日の車両（大型車両の混合率も大きく増すと考えられる）が地域（住宅地）に入り込み、環境基準が守られない地域が新たにできる（市のニュースで発表されている）。また、環境基準を超えている地点においても、ほんの少し低くなるだけで、基準さえもクリアできていないのが判明しています。 ・ 混雑している離宮前交差点（5 差路）に、更に、高架に入っていく道路ができ、どうなるのか。その内容さえ、市は公表できていない。千森線へ降りる道、千森線から上がる道などどうなるのか。（質問すると、「これから考えます」というありさま。） ・ 地域住民の生命と平和な暮らしを守ることが行政の責務。（そのために市の職員が雇用されている。） ・ 2 車線でも、4 車線でも、地域の景観（地域の人たちが愛し、守ってきたもの）が台無しになるのは同じ。 ・ 神戸市の担当部局の職員で震災（阪神淡路大震災）以前からの市と地域住民との話し合いや基本となる約束ごとを知っている人が、ほとんどいない（皆無ではないかと思う。）現実がある。信頼関係（市と住民との）が欠落した中で、市が一方的に、この計画を推進してきた。市（行政）の責任者である市長も出席して、市の担当職員も臨席して、住民（自治会や地域団体）と、公開で議論し、それぞれの意見を胸襟を開いて話し合うことで解決策が見えてくるのではないか。そこから逃げるべきではない。 ・ 道路が地域環境の悪化（通過車両が町の真ん中を高架で走る）、地域社会の分断（これまで一つの町だったのが、3 つにも 4 つにも分断されると考える）、景観破壊（半永久的なもの。大気質等は技術革新が期待できるが）をもたらすことは看過できない。 ・ 信頼関係（住民と市）の再構築が前提条件（この計画を進めていくことの）。これが民主主義。役所主導は間違い。 ・ 騒音、光の害、低周波音被害・・・その重大さが全く理解されていない。そこに住む人は日常として受け止めなければならない。役人は、この意味では他人事。生活者の視点をくみ上げて、話し合い、見直し、合意するべき。
---	------------	---

・天神町の旧須磨警察署跡地周辺は、地域住民が立ち退いたのは、そこが代替地となることで納得したと思うが、この 20 年一軒の一戸建て住宅も建てられないどころか、マンション業者に売り出そうとたくらんでいるらしい。用途変更や高度変更で高く売れる（市が売却）らしいが、地域住民は、そんなことを望んでいない。景観（山と海が一体的に見える）を破壊することが分かっていない。（とても大きなこと）。

(2 通目)

- ・4 車線高架道路から 2 車線高架道路への変更についての意見ということだが、地域周辺の生活環境、健康被害の悪化は明白。景観台無し（破壊）、騒音、大気質、振動、光の害……。大型車輛も大量に入り込む、通貨道路建設そのものに問題が多すぎる。審議会に提出する意見書ですが、この計画の経緯について、住民（大多数）[ほぼ全員] は、「内容も無茶苦茶。」「手法の経緯も無茶苦茶。」だと思っていることを、審議会の委員の方々は知っておいてほしい。信頼関係（市当局と地域住民の）は、今はほとんどない状態です。（過去には寄り添った時期もありましたが。）この通過道路によって住宅の資産価値は、下落します（住宅地として）。商店（道路沿線の）は閑散となります。誰が補償するのか？明白にしてほしい。責任を持つ人は誰なのか。
- ・騒音や大気質では環境基準を超過している現状があり、さらに、1 日に 9,000 台の車輛が入り込む（町の真ん中に高架道路という地域分断の、景観を含む公害道路）ことを考え、建設自体を再検討が必要です。健康被害は避けられません。
- ・山麓バイパスができてからは、離宮道や天井川左岸線の渋滞は、ある時間帯だけであり、その現実も知っておくべき。他の方法がある。人が安心して住めるのがまちづくりであり、道路をつくるのがまちづくりの目的ではないと思う。その折り合いには、徹底的な話し合いが必要。その方法が、これからのまちづくりのあり方である。
- ・地域の風光明媚な地域資源を失ってまで、建設する必要はない。他の方法を、行政、専門家、地域住民が同じテーブルに着き、議論し合って進めるようにすべき。
- ・この計画ありきで進めるべきではない。行政が考えて作った計画（社会が大きく変っている）を押し付けることから始めるべきではない。
- ・以前、市と地域住民との共同で西須磨地域の環境現況調査をしたことがあります。（それも何回も何日も住民たちは手弁当で。）（SOx,NOx,PM2.5（大気質、メッシュ方式で）、騒音等）の現況を共有したものが冊子にもなっています。
- ・そこに書かれている内容と、その取り組んだ精神を財産とするべきだし、そこから、市は逃げ回るべきではありません。昨日、今日と 2 回提出しました。それを全て隠さずに審議会の委員に見せて下さい。

3	須磨区多井畑の住民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 須磨多井畑の自宅から須磨区役所等へよく出かけますが 10年～20年前にくらべて渋滞が激減している。その理由は他へ抜ける道路ができたためと感じている。 ・ 私は離宮より下の道路ができた方がありがたいですが、離宮付近の住民の方のことを考えると、無理してまでする必要があるのででしょうか。神戸市は国からの予算の関係でがんばっておられるように思います。 ・ 最近はほとんど渋滞していない道路（信号）と感じています。
4	須磨区行幸町の住民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多聞線について 多聞線はいらないと思います。 20年後には日本の人口は8,000万人台になるそうです。 須磨区の人口も3万人少なくなるそうです。 行政の皆様も20年30年先を見て下さい。 もっと真面目に真剣に考えて下さい。 フランスのオルリー空港は200年先を見えています。